

Kommunales Bündnis gegen eine zweite Start- und Landebahn

Herrn Innenminister
Heribert Rech, MdL
Dorotheenstr. 6
70173 Stuttgart

14. Februar 2008

Flughafen Stuttgart / Kommunale Fragestellungen und Forderungen

Sehr geehrter Herr Minister,

Ende November 2007 hat die Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ihre Gesellschaftlicher und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse ihrer Machbarkeitsstudie zum Bau einer zweiten Start- und Landebahn am Flughafen Stuttgart informiert. Nachdem Herr Ministerpräsident Oettinger mehrfach presseöffentlich geäußert hat, dass die Landesregierung ergebnisoffen in die politische Diskussion um die Erweiterung des Flughafens gehen wird, teilen Sie uns in Ihrem Schreiben vom 11. Dezember 2007 mit, dass das Land die Machbarkeitsstudie der FSG selbst gutachterlich überprüfen lassen möchte. Hierzu beabsichtigen Sie, ein luftverkehrliches sowie ein volkswirtschaftliches Gutachten zu beauftragen.

Vor Formulierung des Gutachtenauftrages erhalten die Kommunen Gelegenheit, ihre Fragen zu der vorgelegten Machbarkeitsstudie für den Bau einer zweiten Start- und Landebahn sowie der Verkürzung der Nachtflugbeschränkungen von 6:00 Uhr auf 5:00 Uhr mitzuteilen. Die den Kommunen hierfür gesetzte Frist bis zum 30. Januar 2008 war sehr knapp. Deshalb hat die Gemeinde Neuhausen für alle formell am Verfahren beteiligten Kommunen eine Fristverlängerung bis zum 14. Februar 2008 beantragt. Für die Gewährung dieser Fristverlängerung bedanken wir uns.

Die im Kommunalen Bündnis zusammengeschlossenen Kommunen anerkennen, dass der Flughafen Stuttgart eine wichtige Infrastruktureinrichtung und ein zentraler Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktor für den Filderraum, die Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg darstellt. Die Kommunen akzeptieren den Flughafen Stuttgart in seinem jetzigen Ausbaustand und tragen auch die von dieser Infrastruktureinrichtung ausgehenden Belastungen mit. Da der Flughafen Stuttgart heute noch über 30% vom Erreichen seiner Kapazitätsgrenzen entfernt ist, werden die Belastungen in den nächsten Jahren noch zunehmen. Diese müssen von der bereits heute betroffenen Bevölkerung auch ohne weiteren Ausbau des Flughafens Stuttgart hingenommen werden.

...

Deshalb ist es notwendig, die Überlegungen zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des Flughafens Stuttgart mit den daraus resultierenden Belastungen abzuwägen. Die Landespolitik kann sich nicht damit zufrieden geben, nur nach der Perspektive des Flughafens zu fragen, sondern sie muss sich im Interesse aller Betroffenen fragen, welche Perspektiven es für den Lebensraum Filder und darüber hinaus gibt.

Das von der Geschäftsführung vorgelegte Gutachten kann allenfalls als Machbarkeitsstudie gewertet werden. Die Erkenntnisse sind eindeutig:

1. Innerhalb der Lärmschutzzonen am Flughafen Stuttgart sind zusätzliche S/L-Bahnen *plausibel* darstellbar.
2. Realisierbar davon ist *keine*.

Die Luftbildmontage lässt ohne weitere Prüfung erkennen, dass eine wie auch immer geartete zusätzliche S/L-Bahn unter Würdigung selbst minimaler Anforderungen an Lebensqualität beim besten Willen keinen Platz findet. Eine andere Erkenntnis kann nur unter Ausblendung der Verantwortlichkeit für diesen Lebensraum von über 200.000 Menschen wachsen. Bei allen S/L-Bahnalternativen würde der neue Flughafen den Gartenzaun kompakt bebauter intakter Stadtteile ersetzen. Der Flughafen tut damit das, was er zu Recht mit Vehemenz den Flughafenanrainerkommunen abspricht: Er bebaut die zwingend notwendigen Abstandsflächen zwischen Flughafen und Anrainern. Das ist eine eklatante Missachtung der eigenen Vorgaben und kein Lösungsansatz!

Es genügt auch nicht, die Erforderlichkeit nur auf betriebswirtschaftliche Kriterien zu stützen, vielmehr sind die Auswirkungen auf die Menschen, deren Lebensqualität, die Belange der Natur und der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Dies ist bislang nicht der Fall, deshalb lehnt das Kommunale Bündnis den Bau einer zweiten Start- und Landebahn ebenso ab wie die Aufweitung der Nachtflugbeschränkungen. Wir erinnern dazu auch noch einmal an die Zusage unseres damaligen Ministerpräsidenten Erwin Teufel, zugunsten der Neuen Messe auf eine zweite Start- und Landebahn zu verzichten, sowie an die Aussage des Umweltplans Baden-Württemberg 2007, dass die Lärmbelastung in der Fläche trotz steigender Verkehrsleistung nicht weiter zunehmen dürfe und an besonderen Lärmschwerpunkten – wozu der Flughafen gewiss gehört! – Verbesserungen erreicht werden sollten.

Dennoch nehmen wir die uns eröffnete Möglichkeit an und lassen Ihnen beiliegend die Fragestellungen zukommen, die aus unserer Sicht in die Formulierung des Gutachtauftrages einfließen sollten. Darüber hinaus fordern wir vom Land, das Kommunale Bündnis gegen eine zweite S/L-Bahn im Gutachterauswahlverfahren formell zu beteiligen. Die kommunale Mitwirkung muss sich auf die Formulierung des Gutachtauftrages, die Auswahl der Gutachter, die Verfahrensbegleitung, die Ergebnispräsentation und die Ergebnisbewertung erstrecken.

Mit freundlichen Grüßen

Beteiligte Kommunen in alphabetischer Reihenfolge

Fragestellungen und Aufklärungsforderungen des kommunalen Bündnisses gegen eine 2. Start- und Landebahn:

1) Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen

Die Prognose über die Entwicklung des Luftverkehrs wurde im Auftrag der Initiative Luftverkehr für Deutschland – eines Zusammenschlusses der nationalen Luftverkehrsunternehmen – erstellt. Aktuelle politische Diskussionen zum Klimaschutz und die möglichen Maßnahmen wie Besteuerung des Flugbenzins, die Mehrwertsteuer auf innereuropäische Flugtickets oder die von der EU beschlossene Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel mit CO₂-Zertifikaten wurden bei der Prognose nicht berücksichtigt, ebenso wenig der Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn, z.B. die IC-Strecke Paris – Stuttgart – Wien.

- *Wie wirken sich internationale und europaweite Umweltschutzauflagen, die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit CO₂-Zertifikaten und weitere Kostenfaktoren (Öl-/Kerosinpreise) auf die prognostizierten Steigerungsraten beim Luftverkehr aus?*
- *Als Grundlage für die künftige Entscheidung ist eine Gesamtverkehrsmatrix zu entwickeln, die die Quell-/Zielbeziehung für Gesamteuropa abdeckt. Auf dieser Grundlage sind die verkehrsplanerischen Randbedingungen zur Aufteilung auf den Straßen-, insbesondere den Bahn- und Luftverkehr zu entwickeln. Der künftige Bedarf an Luftverkehrsverbindungen hat sich allein daran zu orientieren und nicht an den Umsatzwünschen und geschäftspolitischen Leitlinien der Flughafenbetreiber und der Airlines.*

2) Volkswirtschaftlicher Nutzen des Ausbaus

Im Umkreis von rund 200 Kilometern befinden sich die Großflughäfen Zürich, Frankfurt und München – die Reisezeiten zu diesen Flugplätzen verkürzen sich durch Stuttgart 21 und die IC-Trasse Stuttgart – Ulm- München deutlich – und können die in Stuttgart nicht mehr abzufertigenden Passagiere problemlos aufnehmen.

- *Ist es volkswirtschaftlich richtig, den Flughafen Stuttgart auszubauen, um die Nachfrage „vor Ort“ befriedigen zu können?*
- *Ist die in der Machbarkeitsstudie (Teil Intraplan) prognostizierte Abwanderung von 3,2 Mio. Flugpassagieren am Flughafen Stuttgart bei Verzicht auf eine weitere Startbahn gesamtwirtschaftlich schädlich? Ist dadurch die Flughafeninfrastruktur der Bundesrepublik Deutschland bzw. des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg gefährdet?*
- *Ist die Abwanderung von 3,2 Mio. Fluggästen auch dann noch realistisch, wenn die weiteren Flughäfen des Landes Baden-Württemberg in ein Luftverkehrskonzept mit einbezogen werden?*

- Welche finanziellen Auswirkungen hätte dies für das Land Baden-Württemberg und die Tourismusbranche in Baden-Württemberg unter Berücksichtigung der am Baden-Airport und am Flughafen Friedrichshafen und am Flugplatz Lahr nicht ausgeschöpften Kapazitäten und der zeitlichen Erreichbarkeit dieser Regionalflughäfen durch Reisende?
- Welche sind die wirtschaftlichen Folgen für das Land, die Region und die betroffenen Anliegergemeinden, wenn der Flughafen ausgebaut wird und die angenommenen Zuwächse ausbleiben?

3) Gesamtkonzept für den Luftverkehr in Baden-Württemberg und Alternativenprüfung

Wir fordern ein Gesamtkonzept für den Luftverkehr in Baden-Württemberg unter Berücksichtigung der verkehrsgünstigen Lage des Landes zu den internationalen Flughäfen Zürich, Basel, Frankfurt und München, der im Land schon vorhandenen Flughäfen und unter Berücksichtigung aller Mobilitätsalternativen.

- Mit welchen gezielten rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Maßnahmen, mit welchem Aufwand und mit welchen Wirkungen kann einem angenommenen Mobilitätsbedürfnis auch ohne Flughafenausbau Rechnung getragen werden?
- Mit welchen rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Maßnahmen und mit welchen für Stuttgart entlastenden Folgen ist die Kooperation mit den bestehenden deutschen und benachbarten Großflughäfen Frankfurt, München, Zürich Basel und Strasbourg auszubauen?
- Welche sind die Möglichkeiten eines Flugersatzverkehrs durch Ausbau der Bahnverbindungen, insbesondere im Zusammenwirken mit den Großprojekten Stuttgart 21 und Bahnhof Fildern?
- Welches ist das Gesamtkonzept für die Flughäfen des Landes unter besonderer Darstellung der dort vorhandenen Kapazitäten, ihrer Auslastung gegenwärtig und nach vernünftigen Prognosen und unter Differenzierung nach Verkehrsarten (Geschäfts-/Tourismusverkehr)?
- Wie sind in dieses Luftverkehrskonzept die Flughäfen Friedrichshafen, Söllingen und Lahr im Sinne einer gerechten Verkehrs- und Aufgabenteilung (Geschäfts-/Tourismusverkehr) mit einzubeziehen?
- Welche sind die rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten einer den Flughafen Stuttgart entlastenden Verkehrsverteilung, bspw. nach dem Muster des Flughafens Frankfurt – Hahn?
- Mit welchen rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Maßnahmen und welchen Folgen sind insbesondere Urlaubsflüge wenigstens zu bestimmten Zeiten auf andere Flughäfen zu verlagern, um der Geschäftsflierei Platz zu machen?

- Kann durch eine Verbesserung der Anbindung dieser Flughäfen mit den Ballungsräumen Baden-Württembergs eine bessere Kooperation erreicht werden?
- Welche Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Verkehrssteuerung sind zu entwickeln, um den Flughafen Stuttgart künftig entsprechend den bestehenden Leitlinien und dem tatsächlichen Verkehrsbedarf aus dem Lande zu betreiben?
- Wie kann die Kapazität ohne Ausbau durch andere Maßnahmen weiter ausgedehnt werden, u.a. mit den Mitteln der Flächennavigation und des gezielten Einsatzes größerer Flugzeugmuster?

4) Gesamtbetrachtung Filderraum – Gesamtschau aller Projekte und ihrer Belastungen

Die Region Mittlerer Neckar und insbesondere der Filderraum sind eine der wichtigsten und zukunftsreichsten Wirtschaftsräume des Landes. Auch in Zukunft wird dieser Raum durch wirtschaftliches Wachstum und hohe Standortgunst gekennzeichnet sein. Durch Stuttgart 21 sowie den künftigen Filderbahnhof auf der Neubaustrecke nach Ulm wird dieser Raum weiterhin eine Aufwertung erfahren. Auf der anderen Seite ist er nach den Kartierungsergebnissen des Ministeriums für Umwelt Baden-Württemberg von den höchsten Lärmbelastungen im Lande betroffen. Ebenso sind die Feinstaubkonzentrationen in der Vergangenheit überproportional angewachsen. Bereits ohne einen Ausbau des Flughafens Stuttgart werden umfangreiche Kapazitätsweiterungen im Straßen- und Schienennetz notwendig werden.

- Welche Perspektive hat der Lebensraum Filder? Verträge der Filderraum noch weitere Infrastrukturmaßnahmen? Wir fordern eine Gesamtverträglichkeitsprüfung aller bereits heute vorhandenen infrastrukturellen Maßnahmen und Maßnahmenplanungen auf den Fildern mit ihren Umweltbelastungen.
- Hierbei ist gesondert zu untersuchen, welche weiteren straßenseitigen Ausbaumaßnahmen in der Region Stuttgart und insbesondere der Filder schon jetzt in Planung sind. Wir verweisen dabei auf den geplanten Ausbau der BAB 8 auf 8 Spuren, die Querspange B 27 – B 10, den diskutierten Ausbau der B 27 auf sechs Spuren und weitere geplante Maßnahmen.
- Darauf aufbauend wünschen wir eine Untersuchung, wie sich die prognostizierten Passagierzahlen der Flughafen Stuttgart GmbH verkehrsplanerisch und finanziell auswirken. Dies differenziert nach einem Planungsfall 0 und einer möglichen 2. Start- und Landebahn.
- Zusätzlich wünschen wir eine Untersuchung über die Auswirkungen im überörtlichen Straßenverkehr, insbesondere auf die Bundesstraßen und Autobahnen in der Region Stuttgart und den angrenzenden Landkreisen Tübingen und Reutlingen. Auch hier wünschen wir eine verkehrsplanerische Darstellung und eine Offenlegung der erforderlichen Steuermittel für alle Maßnahmen.

- *Die Struktur auf den Fildern ist durch hohe Bodenpreise in Folge geringer Flächenverfügbarkeit, einer hohen Kaufkraft, hochwertiger Arbeitsplätze und einer innovativen Firmenstruktur geprägt. In einer Standortuntersuchung für den künftigen Wirtschaftsstandort Filder ist darzustellen, welche Strukturveränderungen eine weitere Verringerung der Flächenverfügbarkeit für Gewerbegebiete in Folge des Flughafenausbaus, überproportional steigender Grundstückskosten und damit Verlagerung von Wohnstandorten weiter ins Umland, damit wiederum verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommens im Straßennetz mit sich bringt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute Firmen, aufgrund der derzeitigen Belastungen, diesen Wirtschaftsstandort meiden.*
- *Entsprechende Untersuchungen sind auch für die Landwirtschaft vorzunehmen: Werden bestehende Betriebe existenziell betroffen? In ihrer Entwicklung eingeschränkt? Wo gibt es hierfür Ersatz?*
- *Die Kehrseite des Ausbaus ist eine ganze Reihe von Nachteilen. Diese sehen wir – abgesehen von der zunehmenden Verlärmung – in dem erheblichen Flächenverbrauch und der noch größeren Zerschneidungswirkung, nicht nur durch den Flughafenausbau selbst, sondern auch durch eine Reihe von Folgemaßnahmen wie Herstellung neuer und Ertüchtigung bestehender Verkehrsverbindungen. Wir bitten daher um Begutachtung, welcher Flächenverbrauch durch den Ausbau und die notwendigen oder erwartbaren Folgemaßnahmen in der Region insgesamt und für die in der näheren Umgebung betroffenen Gemeinden im Besonderen entsteht.*
- *Entsprechendes gilt für die Zerschneidungswirkung, auch hier differenziert in Flughafenausbau und Folgemaßnahmen und Region insgesamt und betroffene Gemeinden.*
- *Wir bitten um Begutachtung, welche Entwicklungsnachteile sich für die unmittelbar betroffenen Gemeinden und die Region insgesamt dadurch ergeben und ob bzw. wie sie ggf. ausgeglichen oder gemindert werden können.*

Am bestehenden Flughafen Stuttgart gibt es aufgrund des neuen Fluglärmenschutzgesetzes 3 Schutzzonen (2 Tagschutzzonen und eine Nachtschutzzone), um die Bevölkerung vor übermäßigem Fluglärm zu schützen. In diesen Schutzzonen sind neue Baugebiete nicht zulässig. Diese Zonen greifen beim bestehenden Ausbauzustand bereits heute in besiedelte Bereiche ein, die sich nicht auf den Flughafen zu entwickelt haben. Durch einen Ausbau würden sich diese Schutzzonen weiter vergrößern. Siedelungsgebiete, die bewusst außerhalb der bestehenden Schutzzonen rechtmäßig und teilweise mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg entstanden sind, wie z.B. der Scharnhauer Park, liegen dann innerhalb der Schutzzone und damit im Bauverbot. Der Vertrauensschutz von Tausenden Menschen bzw. Haus- oder Wohnungseigentümern, die sich außerhalb der Einflussphäre des Flugverkehrs niedergelassen haben, würde mit Füßen getreten.

- *Ist ein solches Vorgehen rechtlich zulässig und politisch verantwortbar?*
- *Wie hoch wird der Wertverlust der Immobilien sein und wer ersetzt diesen?*
- *Wir fordern die Darstellung der Schutzzonen nach dem neuen Fluglärmenschutzgesetz und deren Auswirkungen auf die kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten.*
- *Die Aussagen zur Lärmbelastung bei der Süd- und Nordvariante sind zu hinterfragen: Basisjahr der vergleichenden Darstellungen ist das Jahr 2020. Auch ohne zweite S/L-Bahn wird die Lärmbelastung durch den Luftverkehr am Flughafen Stuttgart zunehmen, bis die Kapazitätsgrenze erreicht ist.*
- *Wie werden die Auswirkungen einer Verkürzung der Nachtruhe nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung medizinisch bewertet?*
- *Wie verändern sich die Lärmkonturen, die Schutzzonen und die Flugerwartungsgebiete bei zusätzlicher Berücksichtigung von Starts und Landungen nach/aus Westen?*
- *Ist in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt, dass Flugbewegungen nach Instrumentenanflugrichtlinien nicht möglich sind?*
- *Das von der Flughafen Stuttgart GmbH vorgelegte Gutachten beschränkt sich in Sachen Lärmschutz der Quelle nach auf Luftverkehr, der Sache nach auf passive Schallschutzmaßnahmen und dem Umfang nach auf das gesetzlich vorgeschriebene Mindestmaß. Wir wünschen eine darüber hinaus gehende Untersuchung des Luftverkehrslärms auch unterhalb der gesetzlichen Zumutbarkeitsschwellen. Analog zur derzeitigen Rechtsprechung die bereits ab einer wesentlich tiefer liegenden Relevanzschwelle eine Abwägung erfordert..*

- *Insbesondere bitten wir zu untersuchen, welche Lärmschutzdefizite bei Beschränkungen auf passiven Schallschutz bleiben. Wir denken insbesondere an die Verlärmung des Außenwohnbereichs, aber auch des Außenbereichs schlechthin, bspw. bei der Nutzung für Freizeit und Erholung, wofür Lärmschutzmaßnahmen überhaupt nicht vorgesehen sind.*
- *Wir bitten, ergänzend untersuchen zu lassen, welche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Betracht kommen, wie sie im Einzelnen auszugestalten wären und welche Abwägungsgesichtspunkte insoweit eine Rolle spielen. Wir denken dazu vor allem an Betriebsbeschränkungen, insbesondere hinsichtlich der Einschränkung der zugelassenen Flugzeugmuster nach dem Vorbild anderer großer Flughäfen.*
- *Wir halten die von der Flughafen Stuttgart GmbH erwarteten Zuwächse für utopisch. Sollten sie gleichwohl eintreten oder – z. B. aufgrund heute noch nicht erwartbarer Veränderungen – übertroffen werden, stellt sich für uns die Frage nach nachträglichem Lärmschutz. Dazu bitten wir untersuchen zu lassen, wie das gesamte Verkehrsaufkommen bzw. der hiervon ausgehende Lärm gedeckelt werden kann. Beispielhaft verweisen wir auf die Lärmindizes, die zum Flughafen Frankfurt erst im Sommer 2007 entwickelt wurden und die die Gesamtbelastung der Flughafenumgebung durch Fluglärm angemessen erfassen sollen.*
- *Weiter bitten wir zu untersuchen, wie technische Verbesserungen mit der Folge geringeren Luftlärmaufkommens den Anwohnern tatsächlich zu Nutzen gemacht werden können, ohne dass jegliche Verbesserung dieser Art durch gleichzeitige Kapazitätsausweitung aufgefangen oder auch noch überkompensiert wird.*

6) **Gesamtlärmbelastung**

Die Gesamtschau der Lärmbelastung der Filder wurde mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg im regionalen Lärminderungsplan Filder ermittelt und aufgrund der bereits heute vorhandenen hohen Belastungen ein Maßnahmenpaket zur Lärmreduzierung erstellt und teilweise bereits umgesetzt. Das Umweltministerium hat den Filderraum bei der Lärmkartierung als lärmintensivste Region des Landes dargestellt. Wir verweisen hierzu besonders auf die Verwirklichung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm einschließlich Filderbahnhof, auf die Erweiterung der Neuen Messe um weitere Hallen, den Ausbau der A 8 auf acht Spuren, Ausbau und Verlängerung von Stadtbahn und S-Bahn auf die Filder und auf den Fildern, den Ausbau des Straßennetzes in Zusammenhang mit der „Umfahrung Stuttgart Nord und Ost“ u.v.m.

- *Wie werden diese Erkenntnisse im Hinblick auf den geforderten Ausbau des Flughafens Stuttgart und die Verkürzung der Nachtflugbeschränkungen auf 5 Uhr bewertet?*

- Die Gesamtlärmbelastung der Raumschaft ist jetzt schon sehr hoch und wohl an der Spitze des ganzen Landes. Das würde sich durch Flughafenausbau und Zubringerverkehr und sonstigen Folgeverkehr noch weiter verschlimmern. Wir bitten daher um Prognostizierung der Gesamtlärmbelastung unter allen hier angesprochenen Gesichtspunkten, und zwar auch jetzt schon unter Berücksichtigung der Umgebungslärmrichtlinie der EU, und um ihre lärmmedizinische Beurteilung.

7) Luftqualität, Klima und weitere ökologische Belange

- Ergänzend zu den vorgelegten und hier darüber hinaus geforderten Lärmuntersuchungen bitten wir um entsprechende Untersuchungen zu sämtlichen hier in Rede stehenden Luftschadstoffen. Dabei geht es nicht nur um Luftschadstoffbelastungen während der Bauphase und den daran anschließenden Luftverkehr, sondern um die Gesamtbelastung einschließlich aller Luftverkehrsinduzierten Schadstoffquellen wie aus zusätzlichem Verkehrsaufkommen auf der Straße.
- Die Metropolregion Stuttgart befasst sich mit dem Thema Klimaschutz, wie ist das in Zusammenhang mit den Ausbauplanungen des Flughafens zu werten?
- Wie soll der durch die Zunahme der Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (zusätzlich 40.000 Flugbewegungen / Jahr) verursachte Beitrag zum Treibhauseffekt ausgeglichen werden?
- Schließlich erwarten wir auch eine eingehende Untersuchung der gewässerökologischen und wasserwirtschaftlichen Auswirkungen. Wie ändert sich durch Flughafenausbau und den dazu erforderlichen „landseitigen“ Verkehrsusbau das Abflussverhalten der Gewässer in der Region, und wie die Wasserqualität?

Aichwald	Adolf Jork
Aichtal	i. v. H. Aas Beckmann
Altbach	A. W. W. W.
Altdorf	A. W. W. W.
Bad Boll	A. W. W. W.
Baltmannsweiler	A. W. W. W.
Bempflingen	A. W. W. W.
Birenbach	Stain (Staining)
Böblingen	i. v. G. W. W.
Börtlingen	
Deizisau	i. v. F. J. W. W.
Denkendorf	St. Peter W. W.
Dettingen u. Teck	i. v. O. W. W.
Erkenbrechtsweiler	Koman (Koman)
Filderstadt	W. W. W.
Hildrizhausen	St. Michaels W. W.
Hochdorf	W. W. W.
Holzgerlingen	Wilhelm W. W.
Kirchheim	W. W. W.
Köngen	Hans W. W.
Landkreis Esslingen	A. W. W.
Leinfelden-Echterdingen	W. W. W.

Lenningen	Julian L.
Lichtenwald	Regina Kuntzmann
Neckartailfingen	Franz D.
Neckartenzlingen	IV. Kuntzmann
Neuhausen a. d. F.	Stephan K.
Notzingen	Johannes K.
Nürtingen	Ulrich K.
Ostfildern	Julius K.
Plieningen-Birkach	Ulrich K.
Plochingen	Michael K.
Schlaitdorf	Ulrich K.
Schlat	
Schönaich	Ulrich K.
Steinenbronn	Ulrich K.
Waldenbuch	Ulrich K.
Weil im Schönbuch	Ulrich K.
Wendlingen	Ulrich K.
Wolfschlugen	Ulrich K.

Stadt Esslingen a.N.

für vor Oberbürgermeister

Wernau

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Wernau", is written over the first horizontal line of the table.
